TYGODNIK AUTOMOBILISTY i AUTOLOTNIKA

30 GR.

AUTOLOT P. K. O. 16.940.

WYCHODZI WE WTORKI

ADRES REDAKCJI i ADMINISTRACJI: WARSZAWA, POZNAŃSKA 22, TEL. 85-68

Rok II. 5 luty 1929 r. Nr. 6(34).

NUMER ZAWIERA: „Owa rozporządzenia Min. Robót Publ. „Szkolnictwo samochodowe w Polsce i zagranicą“, „Trzydzieści lat“, „Zarys historji lotnictwa“, „Silne wrażenia“ (wspomnienia sportowca), „Mój pierwszy raid“, „Dziwne małżeństwo“ (humoreska) i t. d.

Ziszczone marzenia Miss Polonji.

Na specjalną prośbę naszego wysłannika, p. WŁADYSŁAWA LIMBA KOSTAKÓWNA przed wyjazdem do Paryża, nadesłała nam swoją fotografję z dedykacją, oraz swe wrażenia przed szczęśliwym trafem, który dał jej możność nauki opanowania samochodu (zamieszczamy bez przeróbek). Jednocześnie podajemy sprawozdanie z egzaminu szoferskiego MISS POLONJI, przed komisją egzaminacyjną Urzędu Ruchu Ulicznego w Warszawie w dniu 11 tego b. r.

REDAKCJA.

Były to dnie poraidowe...

Rezultaty VII-go Międzynarodowego Raidu Automobilklubu Polski były omawiane w prasie codziennej i tygodnikach.

Śledziłam cały przebieg raidu. Ciekawiły mię wszystkie etapy, a kilometr lancé, pod Raszynem, na którym byłam podczas rozgrywki, pozostał na długo w mojej pamięci.

Śledziłam z zapartym oddechem mijające mnie z łoskotem maszyny raidowe. Marsowe, ogorzałe od słońca i wichru oblicza asów automobilizmu, ich postacie pochylone za kierownicą i ich raidówki, pokryte grubą warstwą kurzu — dziwnie wydawały się mi bliskie... Coś przyciągało mnie do nich, wabiło i rozpalało uśpione narazie marzenia moje o automobilizmie, któremu hołdowałam od dziecka...

— — — — — — — —

Mijały miesiące...

— — — — — — — —

Czerwona purpura zachodzącego słońca, odbijała się w tafli lustrzanej Wisły...

Później niż zwykle wyszłam z biura. Postanowiłam sobie przejść się do parku Skaryszewskiego.

Po moście Poniatowskiego w jedną i drugą stronę sunęły samochody. Taksówki, eleganckie prywatne auta...

Cicho bezszelestnie, tuż obok mnie, przemknął Essex. Przy kierownicy siedziała wytworna pani. Karoserja torpedo była pokryta kurzem,— z pod którego lśniła piękna ciemno zielonej barwy emalja — świadczyła o odbytej wycieczce za miasto.

Essex! Wyraz ten, utkwił mi w pamięci. Uśpione marzenia prowadzenia autem obudziły się we mnie nanowo. — *Essex, Essex— brzmiało mi w uszach.*



Ze wszystkich pism samochodowych wyróżniam czasopismo „Autolot“

Władysława Limba Kostakówna

Miss Polonja

29. 1. 29 r.

— — — — — — — —

Przy wejściu do parku, przystanęłam, przed koszykiem z pismami. Jakaś babina, częstowała mnie; „Światowidem“, „Tygodnikiem Ilustrowanym,“ „Światem“... Niesłuchałam jej. Szukałam czegoś dla mnie bliższego,—automobilizm, był moim ideałem...

...Babina jak gdyby odgadła moje myśli, i wskazała—„*Autolot*“...

W zacisznej aleji parku snując nadal nić moich marzeń — czytałam.

W tym uwagę moją zwróciło ...„posiadacz bezpłatnego bonu na kurs samochodowy“...

Zaszumiało mi w głowie... *Essex... Bon bezpłatny...* kierować autem samodzielnie...

. . . —

— Allo! redakcja Autolotu?

. . . —

— Panie redaktorze, w numerze... na stronicy...—tegoż wieczora jeszcze telefonowałam.

Na drugi dzień rozpoczęłam naukę.—Poczciwa babina, niewiedząc sprzedała premjowy numer.

— — — — — — — —

Dziś jestem Miss Polonją. Marzenia moje ziściły się. Prowadzę samodzielnie samochód. A jest nim — Essex.

Władysława Limba Kostakówna
Miss Polonja.

EGZAMIN.

Od rana bezustanny jęk telefonów redakcyjnych. Co chwila pada telefoniczne pytanie:

...—

— Redakcja! o której godzinie egzamin Miss...

...—

— Czy pomimo tak siarczystego mrozu???

„Egzamin odbędzie się nieodwołalnie o godzinie osiemnastej“ — odpowiada stale jeden ze współpracowników naszej redakcji mający specjalną misję informowania zapytujących.

...—

(Dalszy ciąg na stronicy 5-ej).

A. TUSZYŃSKI

DWA ROZPORZĄDZENIA MIN. ROB. PUBL.

Jeżeli spojrzymy na historję polskiego szkolnictwa samochodowego to przedewszystkiem podkreślić należy dwa wydarzenia, które wywarły decydujący wpływ na stan naszego szkolnictwa, pierwszy fakt to ukazanie się w lutym 1925 r. odrazu ogromnej ilości taksówek na ulicach Warszawy, drugi wejście w życie w dniu 29 kwietnia 1928 r. rozporządzenie Ministerstwa Robót Publicznych o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych.

Co zdziałał pierwszy fakt, o tem pisać nie będziemy.

Poruszano to już niejednokrotnie, pisano już wiele razy o żywiołowym rozwoju automobilizmu zarobkowego w stolicy i kraju, o powstaniu legjonu Kursów Samochodowych, i o tem jak następnie wiele tych szkół zostało zlikwidowanych, jak tylko odpowiednio prowadzone szkoły przetrwały złą konjunkturę i t. d.

Czego jeszcze nie omówiono, to wpływu nowego rozporządzenia Ministerstwa Robót Publicznych, tego drugiego smutnego, a przełomowego momentu w historji szkolnictwa.

Zdajmy więc sobie sprawę jakie były uprawnienia szkół przedtym pod rządami dawnego rozporządzenia z 1922 r.

Rozporządzenie, to głosiło, że prawo jazdy zawodowe, jedynie uprawniające do pracy zarobkowej mógł otrzymać ten tylko, kto poza zadosyćuczynieniem innym jeszcze wymaganiom przedstawił świadectwo 6 miesięcznej praktyki warsztatowej i trzymiesięcznej nauki jazdy albo zaświadczenie z ukończenia koncesjonowanych kursów samochodowych.

Kto tego nie miał, mógł otrzymać tylko prawo jazdy amatorskie. Dodać należy, że prócz egzaminu z jazdy i przepisów odpowiednie władze poddawały dodatkowo kandydata na kierowcę zawodowego jeszcze egzaminowi z teorji.

Taki był stan rzeczy od wspomnianej już daty 29 kwietnia 1928 r., w dniu tym bowiem weszło w życie nowe rozporządzenie Ministerstwa Robót Publicznych, na mocy którego prawa jazdy dzielą się na dwie kategorje: na uprawniające do prowadzenia pojazdów mechanicznych, nie wyłączając i przeznaczonych do użytku publicznego (zielone).

Dla otrzymania zielonego prawa jazdy kandydat winien poza pewnemi formalnościami zdać egzamin z jazdy, przepisów, i bardzo zredukowany z teorji.

Dla uzyskania zaś prawa jazdy czerwonego należy posiadnć prawo jazdy zielone przynajmniej jeden rok, chociażby schowane w szafie (przyp. autora), przedstawić świadectwo moralności oraz ewentualnie na żądanie władzy administracyjnej złożyć dotatkowy egzamin z jazdy.

Jak widzimy, władza dawniej wydając prawo jazdy zawodowe, obejmujące, co podkreślić należy, wszelkie zarobkowe zajmowanie się szoferstwem, dawała jak gdyby gwarancję, że właściciel takiego pozwolenia posiada pewną umiejętność swego zawodu, i to nietylko z punktu widzenia bezpieczeństwa publicznego, ale i „prywatnego" t. zw. kieszeni właściciela pojazdu. Tymczasem obecnie władza stanęła na stanowisku, że prawo jazdy jest tylko stwierdzeniem, że kierowca nie zagraża bezpieczeństwu publicznemu, bo umie prowadzić samochód i zna przepisy bez względu nato, czy ma pojęcie o mechanizmie samochodu.

Z tym musimy się zgodzić, ale co znaczy i jaki ma cel przepis, wymający dla prowadzenia samochodów użytku publicznego jak taksówki i autobusy, posiadania od roku prawa jazdy zielonego. Pomyślmy: rok temu szofer nie zagrażał bezpieczeństwu publicznemu, przez cały rok zajmował się przypuśćmy krawiectwem dlaczego teraz dopiero może on prowadzić taksówkę, dlaczego teraz ma większe kwalifikacje, niż przedtym?

Przecież trzeba być konsekwentnym, albo prawo jazdy to tylko stwierdzenie, że kierowca nie zagraża bezpieczeństwu publicznemu i w takim razie wszystko jedno, czy prowadzi taksówkę, autobus, czy samochód prywatny, albo wracamy do starej koncepcji, która w danym rozporządzeniu przynajmniej była dokładnie przeprowadzona. Albo, albo. Obecnie zaś rozporządzenie zawiera poważną lukę.

I tu właśnie odegrać winny swą rolę Kursy Kierowców Samochodowych.

Mianowicie należałoby nadać większą wagę i znaczenie zaświadczeniu z ukończenia Szkoły Samochodowej, gdyż jedynie ma ona możność stwierdzenia, że absolwent takich kursów posiada niezbędną znajomość swego fachu, że nie tylko nie będzie zagrażał bezpieczeństwu publicznemu, ale że równie nie narazi na szwank powierzonego mu mienia.

Stają więc przed nami dwie alternatywy: albo utrzymujemy dotychczasowy podział praw jazdy, na uprawniające i nie uprawniające do prowadzenia samochodów użyteczności publicznej, ale w takim razie do otrzymania czerwonego prawa jazdy należy przedstawić zaświadczenie Kursów, usuwając przepis o rocznym posiadaniu prawa zielonego, bo przecież trzymanie np. w szafie zielonego prawa, jak udowodniliśmy, nie może być traktowane jako roczna praktyka, czyniąca rutynowanym szofera, albo też znosimy ten podział. Wtedy jednak do miana kierowcy zawodowego mają prawo tylko ci, którzy posiadają odpowiednie zaświadczenie, przyczem zostaje wprowadzona ewentualnie nawet prawna ochrona tego tytułu, albo przynajmniej życie nada mu powagę odpowiednią, jeśli władza wyraźnie oświadczy, nie pozostawiając najmniejszej wątpliwości, że prawo jazdy nie gwarantuje absolutnie, czy szofer zna swój fach.

Tak się obecnie przedstawia sprawa kierowców zawodowych i amatorów.

Nie zajęliśmy się bliżej tym, czy zaświadczenie szkolne należałoby jakoś zmienić, czy byłyby pożądane zmiany i uzupełnienia w programach kursów, czy wskazane byłoby wprowadzenie komisji egzaminacyjnych, jaki byłby ich skład i t. d.

Te rozważania zaprowadziłyby nas zadaleko, omówimy je też kiedyindziej.

Tu chcielibyśmy tylko zaznajomić czytelników z obecnym stanem rzeczy i dać impuls do dyskusji w tej tak ważnej dla rozwoju naszego automobilizmu materji: stworzenia prawnych ram wyszkolenia dobrych kierowców.



Na lotnisku Mokotowskiem ustawiono przed kilku tygodniami krzyż jako symbol poświęcenia terenu pod budowę Kościoła Opatrzności. Zanim nie przeniesie się lotniska z Mokotowa do Okęcia krzyż ten znajdować się będzie w obrębie startu i lądowania samolotów. Ponieważ nawet z wysokości stu metrów jest on już mało widoczny, byłoby to niesłychanie przykre dla całej Polski, gdyby krzyż ten, będący symbolem ślubu, uczynionego przez przedstawicieli całego narodu, mógł stać się przyczyną drobnej choćby katastrofy lotniczej, a cóż dopiero gdyby zdarzył się poważniejszy jaki wypadek. Od jednego i drugiego chroń nas Panie Boże. Jest nieodwołalną koniecznością zamienić stojący pionowo krzyż drewniany, na inny z kamienia lub betonu *wmurowany poziomo* w ziemię. Powyżej zamieszczamy zdjęcie ilustrujące dokładnie opisaną przez nas sytuację.

H. PRYLIŃSKI.

SZKOLNICTWO SAMOCHODOWE

w Polsce i zagranicą.

Bardzo łatwem jest czynić zarzuty i stawiać wymagania — słyszę często o takich zarzutach i wymaganiach w stosunku do naszego „narybku" szoferskiego. Korzystam przeto ze sposobności, by zapoznać Czytelników sympatycznego Autolotu z warunkami w jakich pracuje od niedawna w Polsce istniejące szkolnictwo samochodowe.

Podczas, gdy np. we Francji wymaga się od szofera, aby był tylko dobrym kierowcą, nasz szofer musi znać wszystko i być mechanikiem zupełnie samodzielnym. We Francji czy Niemczech tak stan dróg, jak również i gęsto rozsiane warsztaty reparacyjne sprawiają, że od szofera nikt nie wymaga praktyki monterskiej. Zdarzało się do niedawna bardzo często,



że szoferzy z licencjami zagranicznemi nie otrzymywali u nas prawa jazdy, ponieważ komisja egzaminacyjna uznała ich przygotowanie za niewystarczające. Absolwent polskiej szkoły musi być i ślusarzem i kowalem, elektrotechnikiem, a nawet tapicerem — i cały ciężar trudnej u nas z powodu złego stanu dróg konserwacji samochodu, spada na jego barki.

Mogę stwierdzić z całą stanowczością, że *polskie szkolnictwo samochodowe w porównaniu z zagranicznem jest postawione na dużo wyższym poziomie.* Wymaga się z podanych powyżej powodów od ucznia bez porównania więcej, niż w krajach zachodniej Europy. Zwiedziłem szkoły zagraniczne, interesowałem się specjalnie szkolnictwem we Francji — i uważam, że z poziomu naszego szkolnictwa możemy być dumni.

Szkoły w Polsce muszą walczyć z całym szeregiem trudności, jakich nie znają pedagodzy szkół zagranicznych. Inne stosunki materjalne kandydatów na szoferów zawodowych, stopień ich przygotowania umysłowego, a w pierwszym rzędzie ogromna rozpiętość między sposobem pojmowania ucznia warszawianina, a ucznia np. z Kresów, zmusza nasze szkolnictwo do stwarzania nowych własnych dróg, aby skutecznie móc walczyć z całym szeregiem trudności. Po okresie eksperymentowania, jaki istniał w szkolnictwie zawodowem do bardzo niedawna — daje się zauważyć wydatna zmiana na lepsze. Szkolnictwo samochodowe polskie z trudnego zadania wywiązuje się bez zarzutu i znajduje metody, by nauczać elektrotechniki człowieka, który np., światło elektryczne jeszcze niedawno usiłował zgasić dmuchnięciem.

Dużą trudność sprawia brak poczucia obowiązkowości u ogółu uczniów. Niepunktualność, przerywanie nauki — to objawy nader częste, z którymi pojmująca uczciwie swoj obowiązek szkoła walczy z trudnością, nie mając w swem rozporządzeniu żadnych sankcji.

Brak odpowiednich podręczników daje się silnie odczuwać. Musiałem własnym nakładem wydać np. podręcznik elektrotechniki samochowej por. K. Wallmodena, który to przedmiot pierwszorzędnej wagi nie był dotąd w polskiej literaturze samochodowej, dostępnej dla szofera, opracowany.

Wkraczamy w to stadjum, gdzie ciągłe ulepszanie metod staje się koniecznością. Jest to jednak bardzo trudnem ze względów nie tylko organizacyjnych, ale i materjalnych, tembardziej, że znaczna część inicjatywy i trudu idzie w kierunku walki konkurencyjnej. Dlatego uważam, że słusznemby było połączenie się szkół na platformie wspólnego wysiłku, podjętego w kierunku usuwania istniejących trudności, jak również postawienia szkół na tak wysokim poziomie i warunkach szkolenia uczniów, jakie możliwe są jedynie przy wspólnej zorganizowanej akcji.

Wyniki Zjazdu gwiazdzistego

do Monte-Carlo.

Korespondencja własna. Paryż 30.I 1929 r.

Depesza zdziwiła mię nielada jeszcze przed jej otworzeniem. Zaskoczyła mnie poważnie i, — nie kryjąc prawdy pod korcem — poważnie zakłopotała. Od kilku lat nie otrzymywałem już ani nie wysyłałem telegramów, a listy otrzymuję tak rzadko, że prawie wcale. Aż tu niespodzianie śpieszy się komuś tak gwałtownie, że depeszuje do mnie. Co mi ta depesza przynosi.

Jedyną odpowiedzią na to pytanie było otworzyć telegram. Otworzyłem, przeczytałem, zdębiałem?—

Przyjaciel z lat szkolnych prosił mnie o wysłanie ekspressem treściwego i rzeczowego sprawozdania z raidu gwiaździstego do Monte Carlo.

Ostatnią moją pracą „literacką" był temat maturalny przed pięciu laty. Od tej pory nie pisałem ani słowa, prócz listów — od czasu do czasu.

Teraz mam pisać sprawozdanie.Treściwie. Rzeczowo.

* * *

A więc przejdźmy do wyników raidu. Wymowa cyfr zilustruje je najlepiej:

z dziewięćdziesięciu trzech zawodników
przybyło w czasie
tylko dwudziestu czterech
odpadło w rozgrywce
sześćdziesięciu sześciu

Trzech tylko zawiadomiło jury przed rozpoczęciem raidu, że wycofują się z konkursu.

Cyfry te najlepiej obrazują trudności z jakiemi musieli walczyć uczestnicy raidu. Bo przecież raid ten nie jest konkursem dla nowicjuszy. Trudności te były rzeczywiście niesłychane. Zaspy śnieżne na całej linji od Rygi przez Warszawę, Lwów, aż na południe do Belgradu, zablokowały szereg wozów, sięgając niekiedy wysokości trzech metrów. Te tak fatalne warunki atmosferyczne konkursu sprawiły, że cały szereg zawodników nie mógł nawet dojechać do swych miejsc startu.

Najłatwiejsze więc zadanie mieli zawodnicy startujący albo z Francji albo też z innych punktów Zachodniej Europy, gdzie ewentualne śnieżyce nie były tak ogromne.

Pierwszy oczywiście przybył zawodnik startujący z Ljonu t. j. na najkrótszym dystansie i w najdogodniejszych warunkach.

Ostatni zjawił się p. Hector Petit, startujący z Warszawy na Licorne. Przybył on o godz.
15/59/35
a więc dwadzieścia pięć sekund
przed maksymalnym dozwolonym czasem.

W rozgrywce ostatecznej o pierwsze miejsce p. M. Szmick'iem a p. J. Sprenger van Eijck'iem chodziło tylko o przewagę
205 tysięcznych części punktu.

Pan M. Szmick, Węgier startujący z Bukaresztu na węgierskim wozie Weiss-Manfred z dwutaktowym motorem 875 cc, przebył dystans 2.939 klm. w ciągu 72 godz. 13 minut, zdobywając 304,085 pkt.

Pan J. J. Sprenger van Eijk, Holender ze Sztokholmu zdobył niewiele mniej, bo 303,880 pkt. Dystans 2.963 klm. ze Sztokholmu do Monte Carlo przebył on w 74 godz. 17 minut, jadąc na wozie Graham-Paige z 6-cyl. motorem 27 K. M. 4.700 cc.

Decydujące rozstrzygnięcie przyniósł przypadek podczas konkursu regularności jazdy na dystansie 160 klm. P. M. Szmick jadąc z szybkością przeszło 80 klm. na godzinę uderzył na skręcie w słup. To przesądziło sprawę.

W rezultacie pierwsze miejsce w 8-ym Zjeździe Gwiaździstym do Monte Carlo zdobył Pan J. J. Sprenger van Eijk mając po konkursie regularności 308,999 pkt. dodatnich.

Pan Hector Petit, który startował z Warszawy zdobył 6-te miejsce. Przestrzeń z Warszawy do Monte Carlo (2.614 klm.) przebył on w 66 g. 59 m. Zdobywając 301,479 pkt. dodatnich.

Z pań biorących udział w konkursie dojechały do mety trzy zawodniczki zajmując: ósme, cztnernaste i dwudzieste miejsce.

Rozmach

Linji Lotniczych „Lot."

Linje Lotnicze „Lot" już w ciągu pierwszego miesiąca swego istnienia rozpoczęły energiczną działalność w kierunku rozszerzenia swych połączeń i swego zasięgu.

Bezpośrednio prawie po przejęciu komunikacji lotniczej w Polsce, wyjechał dyrektor „Lotu" do Pragi i Wiednia, by omówić z miarodajnymi czynnikami czeskimi i austrjackimi sprawę nowych połączeń lotniczych z Polski.

W szeregu konferencji, odbytych w Pradze w niezwykle serdecznej atmosferze, omówiono sprawę otrzymania koncesji na linję lotniczą z Katowic, względnie z Krakowa, do Wiednia z lądowaniem trzy razy w tygodniu w Brnie.

Kwestje pomocnicze, jak używania lotnisk, pomoc meteorologiczna i pomoc techniczna zadecydowano i rozwiązano szybko i pomyślnie.

Płatowce polskie otrzymywać będą od Czechosłowackiego Państwowego Urzędu Meteorologicznego przed odlotem w Wiedniu, Brnie i Katowicach trzy razy dziennie wszystkie niezbędne im wiadomości meteorologiczne, co jest podstawą bezpieczeństwa lotu. Pomocy technicznej w Brnie udzieli czechosłowackie państwowe towarzystwo lotnicze.

Poruszona została przygodnie sprawa przyszłych transportów poczty lotniczej na wielkiej magistrali lotniczej: Skandynawja - Bałkany. Magistrala ta od Gdańska do Wiednia jest obsługiwana przez Linje Lotnicze L o t.

W Wiedniu omawiano sprawy uzgodnień rozkładów lotów, na linjach, łączących Polskę z Rzymem, Bałkanami i Tyrolem. Sprawy Koncesji poruszono tylko przygodnie, gdyż Rząd Austrjacki już z końcem grudnia 1928 r. zgodził się udzielić „Lotowi" prowizorycznej koncesji na 6 miesięcy, aż do zawarcia umów międzypaństwowych.

MARJA HR. DE LAVEAUX.

MÓJ PIERWSZY RAID.

Do jeżdżenia samochodem miałam zawsze pęd niesamowity, po krótkiej względnie nauce otrzymałam prawo jazdy w marcu, a już 27 lipca 1926 r. stanęłam. jako zawodniczka do Raidu Pań, organizowanego przez Automobilklub Polski.

I-szy Raid w życiu, co do emocji, nie da się porównać ani z 1-szym balem, ani ze zdawaniem egzaminu, a nawet ze zdawaniem matury; takie rozkoszne łomotanie serca, trochę strachu czy się uda, a jeszcze więcej radości, że przecież nareszcie i ja nie tylko kieruję maszyną ale jadę na raid, jak poważni znani zawodowcy Ascari, Benoiet, Constantini. A to raid nie byle co, z górą 300 klm. do Łomży i zpowrotem, impreza wielce poważna.



Deszczyk ten nasz kochany, polski deszczyk mżył sobie rzewnie od 3 tygodni, tak, że urządził drogi na marmeladę, ja jedna pośród wszystkich pań miałam amerykankę, limuzinę, co sobie niezmiernie mój komisarz chwalił, chociaż miałam wrażenie, że ochrona przed deszczem skromną była rekompensatą za ryzykowną imprezę zdania się na łaskę i niełaskę nowicjuszki przy kierownicy.

Wreszcie „start". Pan Bitschan, komandor raidu nachyla się nademną z zegarkiem (widzę go odrazu dubeltowo z emocji) ruch chorągiewką i gazu.... nerwy mi z początku tańczą lekką sarabandę, a maszyna znów shimmy z wytrwałością godną przyjemniejszej sprawy; — sprzeczam się z mechanikiem o wszystko, na co on ma zresztą tylko jedną i tą samą odpowiedź: „Niech Pani się uspokoi i pamięta, że rów jest z prawej i lewej strony"... to skutkuje.

Do Łomży przyjeżdżam już z olimpijskim spokojem i opanowaniem maszyny prawie na miarę Segrave'a. A powrót to już bagatelka, bo i słoneczko wyjrzało i co większą kałużę łaskawie osuszyło i mnie dziwnie przybyło fantazji i pewności siebie... noga mocno na gazie, każda szybkość wydawała mi się już za małą, najlepiej czułam się mając na liczniku około setki zresztą denerwować się nie było powodu maszyna w znakomitej formie doszła do mety tak, iż nie dostałam ani jednego punktu karnego. Za swój pierwszy wyczyn otrzymałam srebną plakietę i dyplom, co naturalnie w znakomity sposób wpłynęło na pobudzenie moich ambicji sportowych.

Trudna dziedzina sportu automobilowego stanęła przedemną otworem!

Zawody automobilowe przed trzydziestu laty.

Trzydzieści lat okrągło minęło od tej chwili, gdy automobilizm rozpoczął pierwsze swe kroki, które rychło miały się zmienić w zwycięski i triumfalny pochód po świecie.

Nowy dział przemysłu i nowa gałąź sportu budziły ogromny i szczery entuzjazm.

Przodowała temu Francja. Jedyną miarą wartości samochodu była wtedy jego szybkość.

Konstruktorzy i fabrykanci idąc po linji życzeń tej publiczności, która z czasem miała się stać ich klijentelą, urządzali dla propagandy zawody o szybkość, traktując je pozatem jako próby swych prac i swych badań.

Przed trzydziestu właśnie laty odbyły się we Francji aż cztery ważne imprezy samochodowe. Najciekawszą z nich był raid Paryż-Amsterdam i z powrotem (1.430 klm). Brali udział w tym konkursie zawodnicy, o których teraz jeszcze słyszymy często w życiu automobilowem. Brali udział i tacy, co wówczas błyszczeli jako świetni kierowcy, teraz jednak nikt z nich nie wie, odkąd wycofali się z automobilizmu. To samo powiedzieć można o fabrykach. Przeglądając program tych zawodów spotykamy marki całkiem nieznane, jak Maison Parisienne albo Victor Ropp, obok obecnych fabryk o światowej sławie jako Panhard-Levassor, Peugeot, czy innych jeszcze.

Do tych ogromnych, jak na owe czasy, zawodów stawało 64 wozy z których tylko 22 ukończyły konkurs. Najwyższą szybkość przeciętną osiągnął Charron, przebywając dystans w ciągu 83 godz. 4 minut i 34 sekund, t. znaczy robił on przeciętnie 44,7 klm/godz. Na owe czasy, było to wprost zuchwalstwem.

Sezon samochodowy zbliża się, gdy pierwsze dobroczynne promienie słońca zwalczą tak długo gnębiący wszystkich mróz roje spacerowiczów benzynowych wylegną za miasto ażeby „połykać" przestrzeń i wchłaniać w siebie powietrze przepojone aromatem wiosennego kwiecia.

Z piękną pogodą, również nastąpi przegląd ładnych maszyn i szeregu ukrytych i wykombinowanych w ciągu długich nocy zimowych pomysłów ulepszeń i udogodnień w dziedzinie automobilizmu.

Wiele firm samochodowych ukrywa zazdrośnie szereg nowości, które zreprezentują z wiosną jako ostatni wyraz mody, udoskonaleń i udogodnień.

Będzie śród nich zapewne szereg mniej czy więcej praktycznych „udogodnień", ale o ile się rozchodzi o naprawdę dobre wiadomości to ubiegniemy innych i podzielimy się z Czytelnikami, otóż słuchajcie...

— — — — — — — — — — — — — —

Zakłady Mechaniczne „Ursus" na wielką skalę rozpoczęły produkcję autobusów, nie będziemy tu wymieniali ich zalet; — wszystkim są dobrze znane — nowe te autobusy będą skarosowane w/g ostatnich wymogów o 18, 24 i 32 siedzeniach. Za kilka tygodni można będzie nabyć już gotowiusieńki i całkowicie polski autobus (dotychczas były wykonywane tylko podwozia) wprost ze składu. Więc, baczność! kandydaci na kupno autobusu, pamiętajcie, że samochody „Ursusa" są lepsze od zagranicznych i w nich nie tylko użyto polską „włoś i sprężyny do siedzeń", lecz wszystko stworzone umysłem i pracą rąk polskiego pracownika.

Żądajcie więc ofert na kupno polskiego „Ursusa".



St. sierż. B. Bogacki z kolumny samochodowej stacjonującej na Górnym Śląsku, przed paroma dniami ukończył raid naokoło Europy i przejazdem bawił w Warszawie. Całą trasę wynoszącą kilka tysięcy klm., dzielny sportsmen przebył z dodatnimi wynikami na motocyklu „F. N." pomimo fatalnego stanu dróg spowodowanego wielkiemi opadami śnieżnemi i silnego mrozu.

WITOLD RYCHTER.

SILNE WRAŻENIA.

(Ze wspomnień sportowca).

W jednym z poprzednich numerów Autolotu wyczytałem zwierzenia Ojca redakcji, zresztą kapitalnie zręcznie ujęte, z których można było wywnioskować, że najnieszczęśliwsza istota pod słońcem — to właśnie redaktor; którmu nadsyłają stale setki *„nowel"*, *„pomysłów"* i utworów poetyckich z błaganiem o umieszczenie na *„łamach poczytnego... etc."* i podpisanych w rodzaju *„z wysokiem poważaniem..."*

Istnieje jednak kategorja ludzi, bardziej upośledzonych od redaktora; są to poszczególni autorzy, t. zw. „stali", którzy muszą, ale to muszą koniecznie na ten czy ów fatalny czwartek przygotować artykuł, choć człowiek tęsko spogląda w stronę ciepłego łóżka po całodziennej pracy. A napisać trzeba, gdyż w przeciwnym razie dzwonek telefonu regularnie co godzinę przypomina o zaniedbanym *„obowiązku"*. Wyłączyć telefon, to służąca co godzinę oznajmia, że przysłali *„z tej tam redakcji po artykuł"*. I to tak dzieje się ze trzy dni, aż człek zirytowany i zgnębiony, klnąc na czem świat stoi, siada i pisze. A, ledwo nareszcie odda swe wypracowanie, zaczynające się od słów ...*„w jednym z poprzednich numerów"*..., a kończących się odłożeniem dalszej dyskusji do następnego numeru, już redaktor (miły, kochany człowiek, „drewniana piła") dzwoni o dalszy ciąg na przyszły tydzień, przesyłając jednocześnie honorarjum.

Niech ta przydługa nieco uwaga wytłumaczy mnie za nieudolność wyrażenia swych w dwu trzecich bardzo odległych już wrażeń.

Bo to najtrudniej z tematem. Temat, to grunt, reszta — głupstwo. Siada się poprostu, odkręca Watermann'a i... pisze się. To wszystko...

Obecnie nie miałem też tematu i dlatego srogi redaktor „kazał" mi napisać, jak przebyłem najszczęśliwsze dni życia, ergo, jak to pierwszy raz pojechałem motocyklem, samochodem i wyleciałem po raz pierwszy w powietrze na samolocie. Muszę więc przeprosić Kochanych Czytelników za zajmowanie Ich cennej uwagi takimi drobnostkami i zasiadam do pisania...

. . . .

Byłem ongiś w swej fantazji zapalonym motocyklistą i świetnym jeźdźcem, choć nigdy na motorze nie siedziałem. Wyznawałem zasadę, że *„grunt, to mieć motocykl, reszta sama się zrobi"*. I w myśl tej zasady kupiłem za ciężko zapracowane pieniądze starego grata „Indiana" z wózkiem. Zapłaciłem i prosiłem, by dotychczasowy właściciel pokazał mi, jak maszyna pracuje (!) Wywiózł mię on za miasto (było to w Aleksandrowie) i porzucił na szosie z maszyną, odchodząc do domu. Zacząłem wtedy kombinować, jak to się jedzie; tu biegi; tu sprzęgło; tu gaz, a tu zapłon. To jest kran do benzyny, a to pewnie hamulec. Kombinowałem dobre dwie godziny, nim zdecydowałem się spróbować jazdy w praktyce. Po pierwsze odczepiłem wózek, gdyż słyszałem, że z wózkiem łatwo się wywrócić; pozostawiłem go w przydrożnej chałupie. Zapuszczałem motor póty, póki mi sił starczyło, oczywiście bez rezultatu, aż w końcu dobrzy ludzie zlitowali się i popchnęli. To była chwila naprawdę tragiczna. Huk, pęd, wściekłe zataczanie się po szosie nie zdołały jednak zrzucić mię z maszyny, choć przysiągłbym, że wszystkie moce piekielne sprzysięgły się, by istota, zwana młodzieńcem, powędrowała w otchłań niebytu (czytaj—„piekła").

Tak przejechałem ze trzydzieści kilometrów, dopóki motor nie zatarł się z braku oliwy. Szczęściem stało się to we Włocławku, gdzie miałem znajomych. Tam dopiero zastanowiłem się, na com się odważył i doszedłem do pocieszającego wniosku, że sztuka jazdy motocyklem nie jest tak trudna, jak mówią. I tegoż jeszcze dnia wyjechałem zadać szyku włocławiankom; z *„niebywałą"* wprawą trzęsłem się na kocich łbach rynku, a na bagażniku... o Boże!... trzęsła się pasażerka, piękna Lola.

Zjadliwe, druzgocące spojrzenia zazdrosnych, a zdystansowanych konkurentów z tamtejszych gimnazjów były nagrodą za mą *„szaleńczą odwagę"*.

Taki przebieg miała ma pierwsza jazda motocyklem. Muszę nawiasem wyznać, że nigdy w życiu nie spociłem się tak... ze strachu, jak w ów pamiętny dzień. Mimo wszystko teraz, gdy już stałem się niedołężnym „dziadem" i „patałachem" motocyklowym, przyjemnie jest wspomnieć stare, dobre czasy.

. . . .

Samochód. Moje marzenie senne. Przedmiot nie do zdobycia. Życie bym wtedy oddał za dziesięciominutową próbę swych zdolności na samochodzie.

Egzamin Miss.

(Dokończenie).

— Czy Limba będzie zdawała na swoim Essexie, czy też na szkolnej maszynie... — Takich pytań najprzeróżniejszych stawiano od rana — setki. Biedny, a „łaskawie" informujący ociera, zroszone potem czoło i rozmasowywuje spuchnięte ucho...

* * *

W umówionej godzinie, zajeżdża pod redakcję samochód szkoły A. Tuszyńskiego. Dyrektor szkoły p. M. Reczko zaaferowany egzaminem — swej najpiękniejszej uczenicy—przynagla do wyjazdu. Mrozik poniżej 15°...

Przed bramą domu Limby, zatrzymujemy się. Obok ustawia się rasowy Essex, z godłem— „Miss Polonji". Grupka cichych wielbicieli i ciekawskich stoi na uboczu; — komentuje.

Egzamin...

Groźne miny egzaminatorów Urzędu Ruchu Ulicznego — przewodniczącego p. W. Krassowskiego i experta inż. Rychtera rozpromieniają się, — wszak nie byle śmiertelniczkę egzaminują.

Każde „krzyżowe" pytanie odparowuje Limba z łatwością. Kierownicę trzyma z gracją pewnie, nie czyniąc zygzaków — zwykłych nowicjuszom. Ruchliwy plac Zbawiciela i Unji Lubelskiej mija pewnie, a nawet nie straszy ją tramwaj — w porę odróżnia sprzęgło od gazu...

Stajemy na Litewskiej: — tam gdzie niejeden egzaminowany po walnej przegranej ronił „mokre" łzy.

Padają ostatnie pytania, i egzaminatorzy są pobici na głowę. Nic nie wskórały najbardziej zawikłane pytania.

—... Passs... — ciągnie pierwszy przewodniczący, — widzę, że nietylko jest pani Miss Polonją z piękności, lecz i świetną kierowczynią.

— Panie inżynierze, — zwraca się do tyrana Nr. II, — inż. Rychtera — zdaje się, że pan nic niema do zarzucenia... — i następuje „uroczysty" akt wręczenia Prawa jazdy"...

Kolejno gratulujemy boskiej Limbie. Zajeżdża limuzyna. Śmiało podchodzi, trzymając w swej ślicznej rączce „zielone wyzwolenie", ażeby odjechać; samodzielnie prowadząc swojego Essexa...



...i następuje „uroczysty" akt wręczenia „Prawa jazdy"...



Śmiało podchodzi, trzymając w swej prześlicznej rączce „zielone wyzwolenie".

...Zawarczał silnik. Leciutko włączony **bieg,** i po chwili zniknęła nam jak zjawisko... — najpiękniejsza z chrześniaczek św. Krzysztofa

Telefon. „Witold, jest samochód, a fabryka nie posiada szofera; może byś mógł pojechać z dyrektorem do Wilanowa"?. Świat mi zawirował przed oczyma. Jest, jest!... Zdławionym ze wzruszenia głosem zdołałem odpowiedzieć: „ostatecznie mogę pojechać, choć nie mam dużo czasu". Jest, jest...

Wprawianie się w kierowanie na skonstruowanym przezemnie przyrządzie dało dobrą szkołę. Krzesło, para kaloszy, laska, parasol i stara trąbka zastępowały mi dotychczas pedały, dźwignie i kierownik. To też przyrząd mój w bujnej (jak zawsze) wyobraźni ruszał cichutko z miejsca, skręcał, psuł się, stawał. Pierwszorzędna szkoła. Korbowanie cudzych maszyn przydało się. Benz 80 HP. zastartował odrazu. Z drżeniem nacisnąłem pedał sprzęgła i włączyłem bieg. Pozostała do wykonania drobnostka... wyjechać z zatłoczonego garażu w oczach dziesiątków ludzi i przedefilować z dyrektorem przez główne ulice Warszawy — do Wilanowa, i dojechać na wieczór zpowrotem. Przecież punkt ósma miałem bardzo obiecujące rendez-vous...

Samochód przeczuł przyszłego rzeczoznawcę. Ruszył, jak marzenie, o ile nie liczyć kilku zgaszeń silnika przy pomyleniu biegów. Ulice też postarały się,—opustoszały. „Dobra nasza", myślę i daję gazu. Aż tu nagle... At, poco odgrzebywać stare dzieje...

Djabli nadali dryndę z kulawym koniem. Już miałem prawidłowo pakować się na chudą habetę, gdy błyskawica opamiętania uderzyła myśl moją: sprzęgło, hamulec!... Uf, odetchnąłem. Nie można dać się ponosić nerwom. Benz jest świetną maszyną. Potrafi dojść do Wilanowa i z powrotem bez wypadku. Temu muszę widocznie zawdzięczać, że dyrektor był zachwycony...

Ale powtarzam, poco odgrzebywać stare dzieje. Lepiej pomyśleć o przyszłości, o tej promiennej przyszłości, w której może zostanę prawdziwym pilotem. Takim, którego żywiołem jest przestrzeń, niebiosa, chmury. Ale jest to niedościgłe marzenie, gdyż... przyznam się otwarcie... mam stracha...

Jeżeli postanowiłem nauczyć się latać, to tylko dzięki Januszowi Meissnerowi, który swemi nieocenionemi książkami potrafił przemówić zwykłemu śmiertelnikowi do serca... pokazać lotnictwo ze strony pięknej...

Nie chcę rozwodzić się nad mym pierwszym lotem. Proponuję uprosić p. Meissnera, by swój pierwszy lot opisał. Będzie to znacznie ciekawsze i, co ważniejsze: dorzuci jeszcze jedną kartę do tych kapitalnych i cudownych poezji lotnictwa.

...Gdy instruktor w trzydziestym którymś locie na podwójnym sterze wysiadł z samolotu i dał znak do odlotu, myślałem w pierwszej chwili, że zwarjował. Szkoda było maszyny i moich zębów. Ale rozkaz rozkazem (czego się nie robi dla instruktora), więc z determinacją przesunąłem dźwigienkę gazu. Samolot po chwili był w powietrzu. Wszystko odbywało się normalnie, tylko puste miejsce z przodu i drążek drugiego steru, nachylający się przy wirażach i podrzutach, wskazywały na brak instruktora. Jednak koniec przyjść musiał, więc z rozpaczą zastanawiać się począłem nad lądowaniem, które nigdy mi „nie chciało wyjść". To za wysoko, to za nisko. To z bocznym wiatrem, to znów na kółka; zawsze ratował mię instruktor. Och, żeby mógł on za mnie wylądować!

Podprowadziłem maszynę do lądowania i zacząłem powoli ściągać drążek na siebie. Samolot „cichł" coraz bardziej, aż wkońcu stery „zmiękły". Wtedy ściągnąłem drążek do końca i jakimś cudem Hanriot siadł na „trzy punkty" podskoczywszy (z radości zapewne) wdzięcznie kilka razy na wybojach lotniska Mokotowskiego.

Mówię prawdę: jak to było, nie mogę do dziś dnia zrozumieć, ale fakt, że było.

Jedno tylko mogę zeznać pod przysięgą: niech się schowa jazda motocyklem, czy samochodem wobec jednego samodzielnego lotu. Wrażenia najostrzejszego wyścigu na piekielnej „A.J.S." w najtrudniejszej konkurencji, czy najdłuższego raidu samochodowego są niczem wobec niesłychanej radości z opanowania powietrza, przestrzeni.

A mówię to, jako stary, obecnie wyarankowany już sportowiec, który niejeden wyścig motocyklowy wygrał i niejeden raz jechał własną rodzoną skórą po betonie toru z szybkością i ponad 100 km/godz.

Na dziś dosyć zwierzeń. Redaktor powinien być zadowolony, bo piszę szczerą prawdę. Pierwszy raz bez *„bujania"*. A to się rzadko zdarza w artykułach „na obstalunek".

A więc... *„do następnych numerów Autolotu"*.

— KONIEC —

DZIWNE MAŁŻEŃSTWO czyli TAJEMNICZE PORWANIE.

Napisał Antoni Słoń-ce. Zilustrował Pik.

Czy wiecie, co znaczy słowo „autosugestja"? Autosugestja to znaczy, że ktoś sobie wmawia, że ma auto.

Czy wiecie, co znaczy „Aut Caesar aut nihil? Albo jeździć autem, albo wcale nie jeździć.

Czy wiecie, że „la donna est automobile?"

Jeśli to wszystko wiecie to zrozumiecie sens dramatycznego zdarzenia, które wam muszę z powodów bardzo ważnych — opowiedzieć.

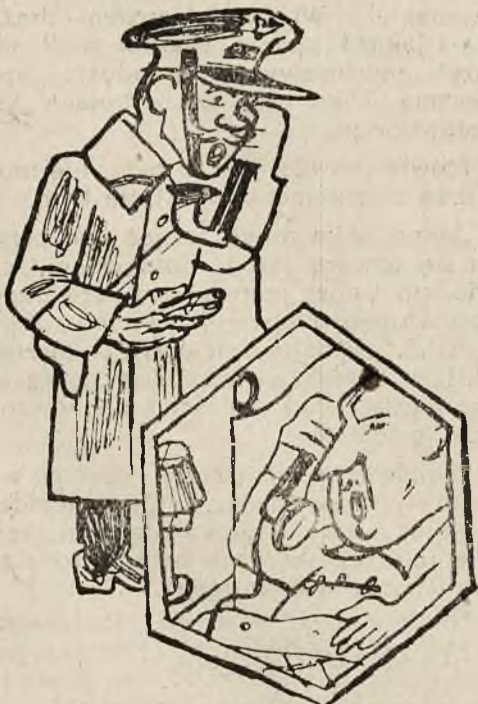
Działo się to w przecudny ranek wiosenny. Było tak wcześnie, że jeszcze mrok nocy czaił się w zakątkach miasta i śmiecie leżały na ulicach. Stróż nocny, wracając już na dzień do domu, przechodząc koło wielkiej szyby magazynu automobilowego, drgnął. Usłyszał szept. Przyłożył ucho do lustrzanej szyby i dopiegł go szmer cicho prowadzonej rozmowy.



— Najdroższa, nie opuszczę cię nigdy. Nie mogę żyć bez ciebie...

Stróż nocny zaczaił się, wiedział, że mimo wielkiego powodzenia automobili firmy Essex, o tak wczesnej porze nikt nie powinien znajdować się w składzie. Wszedł do bramy domu. Stwierdził, że drzwi od podwórza były zamknięte. Bezradny i przerażony pobiegł do najbliższego posterunku policyjnego. Gdy wrócił z policjantem, przed oknem wystawowym składu samochodowego stała już grupka przechodniów. Oczom policjanta przedstawił się widok niesamowity. Przy kierownicy pięknej, lśniącej reklamowej limuzyny Essex siedział młodzieniec i roniąc łzy tulił w objęciach maszynę. W pustym, ciemnym jeszcze magazynie świeciła dziwną bladością twarz nieznanego młodzieńca. Policjant zapukał w szybę. Młodzieniec nie drgnął nawet. Zdawał się nie dostrzegać, że jest obserwowany przez rosnący wciąż tłum uliczny, zdawał się nie widzieć świata i płakał dalej, pieszcząc wysmukłą dłonią kierownicę limuzyny.

Policjant zostawił stróża nocnego na straży i sam pobiegł do pobliskiego automatu telefonicznego.



Po godzinie, gdy dostał wreszcie połączenie, zakomunikował dyrektorowi firmy samochodowej dziwne zdarzenie i prosił o przybycie z kluczami.



Tymczasem tłum wciąż rosnął.

— Pilnujcie drzwi frontowych — krzyknął zdyszany dyrektor — ja wejdę tylnem wejściem i przyłapię tego dziwnego ptaszka.

Stało się jednak inaczej. Gdy dyrektor wraz z woźnym wkroczyli do magazynu — tajemniczy młodzieniec ocknął się z drętwoty, przerażonym okiem obrzucił zgromadzonych i nacisnął pedał auta. Rozległ się warkot motoru, krzyk zebranych na ulicy i brzęk tłuczonej szyby wystawowej.



Auto jednym susem znalazło się na ulicy. Grube kawały rozbitego szkła nie zdołały przeciąć wspaniałych opon „Dunlop", ani nie zadrapały nawet wspaniałej emalji „Essexa".

— Trzymajcie go! Łapcie! Musimy dogonić go za wszelką cenę! — krzyczał zrozpaczony dyrektor.

Łatwo to powiedzieć, ale trudniej wykonać. Żadne z aut stojących wpobliżu, ani żadna taksówka nie mogły iść w zawody z samochodem Essex.

Na szczęście stała się rzecz nieprzewidziana. Młodzieniec, prowadzący maszynę, przejechał zaledwie paręset metrów i satnął przed pięknym pałacykiem hrabiego Zetowskiego.

— Coś pan uczynił? — krzyknął dyrektor, trzęsąc pobladłego i zrozpaczonego młodzieńca.

— Wszystko to panu wytłumaczę — niech pan wejdzie ze mną do środka. Jestem młody hrabia Zetowski — przedstawił się desperacki młodzieniec.

Gdy zasiedli w trzcinowych fotelach hallu — młodzieniec wyznał swą tajemnicę. Co wieczór przychodził do składu samochodów Essex pod jakimkolwiek błachym pozorem. Zakradał się niespostrzeżenie do środka reklamowej limuzyny — i tam spędzał noc. Ojciec odmówił mu kupienia tej limuzyny — „a ja bez niej nie mogłem żyć" — zakradał się więc nocami, aby się napoić rozkoszą zakazanego owocu. Nocy ostatniej — cierpiałem bardziej niżli kiedy — gdyż ojciec, widząc, że chudnę i mizernieję — postanowił mnie odesłać na wieś do majątku. Ta noc to była noc pożegnania—zakończył młody hrabia Zetowski.

— Co robić teraz?

— Niech pan pomówi z ojcem, niech pan przedstawi rzecz jasno i po męsku — poradził dyrektor firmy „Essex".

Do hallu wszedł w tej chwili starszy nobliwy mężczyzna.

— Ojcze — rzekł młody hrabia — muszę ci wyznać wszystko; porwałem ją i nikt nas już nie rozłączy.

— Czy twoja ukochana jest młoda?

— Młodziutka i świeżutka, dziewica i nietknięta.

— Czy zaręczyny już się odbyły?

— Nie, ojcze, ty musisz za mnie się oświadczyć i poręczyć.

— Czy aby będzie ci wierna? — indagował ojciec.

— Nie zdradzi mnie, ani nie zawiedzie nigdy.

— Jesteś jeszcze młody, zastanów się, czy potrafisz nią należycie kierować?

— Zaręczam ci, ojcze, iż żadną kobietą mężczyzna nie potrafi tak kierować, jak ja moją ukochaną.

— Jak się nazywa twoja najdroższa?

— Przedewszystkiem nie jest wcale najdroższa. W stosunku do swych zalet jest bardzo tania. Jeśli dodam do tego, że ma sześć cylindrów...

— Kobieta, która ma sześć cylindrów? Ależ to nonsens; w Warszawie jest tylko dwu ludzi, którzy mają cylindry, to — Lechoń i Lorentowicz.

— Jeśli dodam również, że ma pięć siedzeń...

— Chłopcze! — krzyknął stary hrabia — chcesz się żenić z kobietą o pięciu siedzeniach? Chcesz popełnić mezaljans? Jak się nazywa ta uwodzicielka?

— Nazywa się „Essex".

Stary hrabia uśmiechnął się pod wąsem.

— Nie — rzekł po chwili — to nie jest mezaljans. Weź ją i bądźcie szczęśliwi.

Od Redakcji:

Chcąc możliwie najdokładniej i najwszechstronniej ujmować zagadnienia automobilizmu i lotnictwa w Polsce, postanowiliśmy stale zwracać się do szeregu wybitnych osób z prośbą o wypowiedzenie się na temat tych ważnych zagadnień. Na pierwszy ogień przeznaczyliśmy problem szkolnictwa samochodowego. W numerze niniejszym głos zabierają dwaj najwybitniejsi znawcy pp. H. Pryliński i A. Tuszyński. W następstwie będziemy radzi, gdy tematy te obudzą dyskusje, które chętnie będziemy zamieszczać na łamach „Autolotu."

Redakcja.

4-cyl. Ford, czy 6-cyl. Chevrolet? — przed takiem pytaniem stanąć musi każdy amerykanin, chcący kupić tanie auto. Chevrolet bowiem, myśląc wciąż czule o swoim przyjacielu Fordzie i troszcząc się poważnie o to, by Ford nie kłopotał się tem, że za dużo samochodów sprzedaje, wyprodukował, nowy 6-cio cyl. model. Ma to być odpowiedź na nowy model Forda.

„Lancia" wyprodukowała nowy model ośmiocylindrowy, przeznaczony specjalnie dla rynku amerykańskiego.

Asfalt zamiast pieniędzy. Senator francuski m. Milan wystąpił niedawno z bardzo ciekawym wnioskiem. Senator Milan proponuje mianowicie, by upoważniono rząd francuski do zakupu w Niemczech gudronu, bitumu i innych materjałów tego rodzaju, na rachunek niemieckich spłat reparacyjnych w naturze. Jak wiadomo, Niemcy, płacą odszkodowania wojenne częściowo gotówką, częściowo zaś — co dotyczy tylko Francji i Belgji, — surowcami i półfabrykatami). Rząd francuski miałby rozdzielać zakupione materjały drogowe między władze komunalne, które nie mają naogół funduszów na budowę nowych dróg i ulepszenie starych. Akcja rządu francuskiego w myśl wniosku senatora Milan ułatwiłaby gminom francuskim ich zadania w stosunku do spraw drogowych. Pomoc tą traktowanoby jak zwykła pożyczkę.

Pierwszy Kongres lotnictwa sanitarnego odbędzie się w Paryżu między 15 a 20 maja b. r. Już obecnie komitet organizacyjny kongresu przygotowuje materjały do szeregu zagadnień związanych z lotnictwem sanitarnem, a wymagających poważnych i głębokich studjów specjalnych, jak n. p. sprawa fizjologicznych warunków transportu powietrznego, sprawa przewożenia samolotami ciężko chorych (zakaźnie) i ciężko rannych, sprawa materjału lotniczego, międzynarodowa wymiana usług, wreszcie sprawa neutralizacji samolotów sanitarnych na wypadek wojny.



CENY OGŁOSZEŃ: Stronica frontowa **70** gr. za cm.² Stronica w tekście i za tekstem **50** gr. za cm.² Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę zawodową, do trzech wierszy **gratis**.

Prenumerata kwartalna „Autolotu" **3.50** zł., półroczna **7** zł., roczna **14** zł. Zagranicą **24** zł. **50** gr. Numer pojedyńczy **30** gr.

Redaktor: TADEUSZ GRIDO KOZIEŁŁKIEWICZ. Drukarnia „Społeczna", Pl. Grzybowski 3|5. tel. 205-80. Wydawca i Red. odp.: JERZY SCHOLTZ.